

68441

Distr.: LIMITEE

DEC/TRANSCOM/IA/1988/2  
28 décembre 1987

FRANCAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Onzième réunion du Comité de coordination  
interinstitutions sur la Décennie des  
Nations Unies pour les transports et les  
communications en Afrique

Lomé (Togo), 8 - 9 février 1988

PROJET DE RAPPORT INTERIMAIRE ANNUEL

1987

TABLE DES MATIERES

Chapitre I.	VUE D'ENSEMBLE ET RESUME
Chapitre II.	EXECUTION DU PROGRAMME DE LA SECONDE PHASE AU NIVEAU NATIONAL
Chapitre III.	EXECUTION DES PROJETS REGIONAUX, SOUS-REGIONAUX ET DE LIAISONS INTER-ETATS
	A. Transports
	B. Communications
Chapitre IV.	CONTRIBUTION DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET DES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES AFRICAINES
	A. Transports
	B. Communications
Chapitre V.	COOPERATION ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE
Chapitre VI.	EVENEMENTS SPECIFIQUES ET SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'ANNEE

## CHAPITRE I

## VUE D'ENSEMBLE ET RESUME

A un an de la fin de la Décennie, l'Afrique continue de se débattre dans une crise économique aiguë qui fait que, comme pour les autres secteurs, les perspectives d'atteindre les objectifs fixés dans les programmes de transport et de communications restent sombres. En effet, les niveaux d'investissement en Afrique ne cessent de baisser depuis 1980 et se retrouvent parmi les plus faibles du monde en développement. Par conséquent, les taux d'exécution du programme de la Décennie risquent d'être en-deça des prévisions.

Une analyse des taux d'exécution du programme par sous-secteur montre que l'année 1987 n'a guère marqué de progrès par rapport à 1986. Le sous-secteur des routes, qui compte le plus grand nombre de projets (234), a enregistré un taux d'exécution de 64 p.100. Dans le sous-secteur ferroviaire, le nombre de projets achevés (16) reste le même qu'en 1986 tandis que le nombre de projets en cours d'exécution augmente d'une unité. Dans le domaine des ports, il n'y a eu aucun progrès par rapport à 1986. Le transport aérien a enregistré un taux d'exécution de 55 p.100. Bien qu'avec trois projets achevés et quatre en cours d'exécution en 1987, contre respectivement un et cinq en 1986, le sous-secteur du transport par voies d'eau intérieures enregistre un progrès important, le taux d'exécution reste tout de même très faible. Dans le sous-secteur des télécommunications, il y a même eu une baisse du taux d'exécution en 1987: 33 p.100 contre 36 p.100 en 1986. Un léger progrès a été enregistré dans le sous-secteur de la radiodiffusion, avec 11 projets achevés - le même nombre qu'en 1986, - et 27 en cours d'exécution, soit cinq de plus qu'en 1986. Dans le sous-secteur des postes, sept projets ont été achevés contre six en 1986 et 27 sont en cours d'exécution, contre 25 en 1986, ce qui représente un progrès presque négligeable. Le seul sous-secteur ayant enregistré de nets progrès en 1987 est celui du transport maritime: huit projets achevés et deux en cours d'exécution, contre un seul projet achevé en 1986.

Cette stagnation des taux d'exécution en 1987 n'a d'égale que celle de l'assistance fournie par les principales institutions de financement. Ainsi, malgré un accroissement de 90 p.100 par rapport à 1986, l'assistance fournie par la Banque mondiale en 1987 a été de 3,8 p.100 inférieure à celle de 1985, ce qui fait que sur une période de deux ans, on ne peut guère parler de progrès. S'agissant de la Banque africaine de développement, les chiffres les plus récents concernent la période 1985-1986 et font état d'une baisse de 47,7 p.100 par rapport à la période 1984-1985.

Les efforts déployés par la CEA pour mobiliser les ressources nécessaires à l'exécution du programme de la Décennie ont été freinés par le report, jusqu'en 1988, pour des raisons de force majeure, des deux réunions de cofinancement prévues pour les projets relatifs aux couloirs de transit de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique de l'Ouest. Aucune réunion de cofinancement n'a donc eu lieu au cours de la période considérée.

## CHAPITRE II

EXECUTION DU PROGRAMME DE LA SECONDE PHASE DE LA  
DECENNIE AU NIVEAU NATIONAL

Très peu de progrès ont été accomplis en 1987 dans l'exécution du programme de la seconde phase. La CEA a pu obtenir des informations sur l'état d'avancement de 757 projets, soit 72 p.100 des 1 050 projets que compte le programme: 136 projets ont été entièrement exécutés, contre 117 en 1986, et 266 étaient en cours d'exécution, soit seulement trois de plus qu'en 1986.

Les résultats obtenus pour chaque sous-secteur sont résumés dans les paragraphes qui suivent. on trouvera à l'annexe 1 des tableaux détaillant les résultats par sous-secteur et par pays.

Routes et transport routier: C'est le sous-secteur qui compte le plus grand nombre de projets: 234. Des informations ont été obtenues sur l'état d'avancement de 185 projets (79 p.100), contre 155 (67 p.100) en 1986. Sur ces 185 projets, 54 ont été entièrement exécutés et 64 étaient en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 64 p.100. On estime que 20 autres projets, actuellement en cours d'exécution, seront achevés d'ici fin 1988, ce qui signifie que 74 des 234 projets du sous-secteur, soit 32 p.100, auront été entièrement exécutés à la fin de la seconde phase.

Transport ferroviaire: Des informations ont été obtenues sur l'état d'avancement de l'ensemble des 79 projets qui restent pour ce sous-secteur (après la suppression de cinq projets): 16 projets ont été entièrement exécutés (même chiffre qu'en 1986) et 32 sont en cours d'exécution, soit un de plus qu'en 1986. On voit donc que peu de progrès ont été accomplis dans l'exécution des projets de ce sous-secteur.

Transport maritime: C'est ce sous-secteur qui détient la palme pour ce qui est de l'exécution des projets en 1987. Des informations ont été obtenues sur l'état d'avancement de l'ensemble des 38 projets: huit sont entièrement exécutés et deux sont en cours d'exécution, contre seulement un projet entièrement exécuté en 1986.

Ports: Des informations ont été obtenues sur l'état d'avancement de 41 des 70 projets que compte ce sous-secteur, soit 59 p.100. Seul un projet (régional) a été entièrement exécuté et 26 projets sont en cours d'exécution. Ce sous-secteur n'a donc guère enregistré de progrès par rapport à 1986.

Transport aérien: Des informations fiables ont été obtenues sur l'état d'exécution de 74 des 94 projets que compte ce sous-secteur, soit 79 p.100. Neuf projets ont été entièrement exécutés et 32 sont en cours d'exécution, soit un taux de réalisation de 55 p.100. Trente-trois projets n'ont pas encore démarré et aucune information n'a été obtenue sur les 20 projets restants. Ainsi, même si les 32 projets en cours d'exécution sont tous achevés en 1988, seulement 41 des 94 projets, soit 44 p.100, auront été entièrement réalisés à la fin de la Décennie.

Transport par voies d'eau intérieures: Des informations ont été obtenues pour 42 des 45 projets que compte ce sous-secteur: trois projets ont été entièrement exécutés, quatre sont en cours d'exécution et, pour les 35 projets restants, aucun progrès n'est signalé. C'est certes mieux qu'en 1986 (un projet exécuté et cinq en cours d'exécution), mais ce taux de réalisation reste tout de même très faible. Même si les quatre projets en cours d'exécution sont achevés en 1988, seuls sept des 45 projets de ce sous-secteur (16 p.100) auront été achevés à la fin de la Décennie.

Transport multimodal: Des informations ont été obtenues pour sept des 11 projets que compte ce sous-secteur: cinq projet ont été entièrement exécutés, un est en cours d'exécution et un n'a pas encore démarré. Aucune information n'a pu être obtenue sur l'état d'avancement des quatre projets régionaux.

Télécommunications: Des informations ont pu être obtenues pour 119 des 216 projets que compte ce sous-secteur: 22 projets ont été entièrement exécutés et 50 sont en cours d'exécution.

Radiodiffusion: Le nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues est passé de 64 en 1986 à 83 en 1987, soit 70 p.100 des 119 projets que compte ce sous-secteur. Onze projets ont été entièrement exécutés et 27 sont en cours d'exécution. Ainsi, à la fin de la Décennie, on n'aura même pas réalisé un tiers du programme de ce sous-secteur.

Services postaux: Des informations ont été obtenues pour 89 des 127 projets que compte ce sous-secteur, contre 64 en 1986. Sept projets ont été entièrement exécutés et 27 sont en cours d'exécution, c'est-à-dire à peine mieux qu'en 1986: respectivement six et 25.

Tableau 1: Progrès accomplis dans l'exécution du programme de la seconde phase (1987)

	Nombre total de projets inscrits au programme	Nombre de projets pour lesquels des informations ont été obtenues				Projets entièrement exécutés				Projets en cours			
		1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987
		1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987	1984	1985	1986	1987
secteur													
Routes	237	74	82	155	185	2	14	50	54	27	49	64	64
Chemins de fer	84	23	31	58	79	0	2	16	16	7	19	31	32
Transport maritime	36	3	0	11	38	0	0	2	8	0	0	9	2
Ports	70	18	22	38	41	0	0	1	1	4	14	26	26
Transport aérien	94	24	34	57	74	1	5	5	9	9	12	23	32
Transport par voies d'eau intérieures	45	5	7	17	42	0	0	1	3	1	3	5	4
Transport multimodal	11	2	4	5	7	1	1	3	5	0	2	2	1
Total (Transports)	579	149	160	341	466	4	22	78	96	50	99	160	161
Élécommunications	216	30	102	135	119	2	12	22	22	10	45	54	50
Radiofusion	120	33	46	64	83	6	9	11	11	7	17	22	27
Services postaux	135	33	53	74	89	1	3	6	7	4	14	25	27
Total (Communications)	471	104	201	273	291	9	24	39	40	30	72	101	104
Total général	1 050	253	381	614	757	13	46	117	136	80	171	261	265

## CHAPITRE III

EXECUTION DES PROJETS REGIONAUX, SOUS-REGIONAUX ET  
DE LIAISONS INTER-ETATSA. Transports1. Projets de liaisons inter-Etats

Au cours de la période considérée, une amélioration sensible est à signaler dans l'exécution de ces projets, dont tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance pour l'intégration physique du continent. On trouvera ci-après leur état d'avancement au cours de l'année 1987, sur la base d'informations fournies par les Etats membres ou rassemblées par la CEA.

a) Projets régionaux

Des progrès ont été accomplis dans l'exécution de plusieurs projets ferroviaires régionaux: le projet RAP-60-006 (Réhabilitation du chemin de fer éthio-djiboutien) est en cours, sur financement de la France et du FED; les projets de la TAZARA RAP-60-013 et 014 (Achat de locomotives de ligne diesel-électriques et renouvellement de moteurs de locomotives) sont achevés, sur financement du KFW. Les autres projets entièrement exécutés sont: RAP-60-001 (Guinée/Mali: Réactualisation de l'étude de faisabilité sur la voie Kouroussa-Bamako, via Siguiri); RAP-60-016 (TAZARA: Achat de locomotives de manœuvre); RAP-60-020 (TAZARA: Construction de villas à la nouvelle gare de Kapiiri Mposhi). Des progrès ont été signalés dans l'exécution de six projets de la TAZARA: RAP-60-015 (Achat de wagons), RAP-60-017 (Travaux divers de remise en état de la voie); RAP-60-022 (Achat d'équipement pour carrière); RAP-60-024 (Achat de deux grues de secours et de matériel de manutention); RAP-60-025 (Fourniture d'équipements de signalisation et de télécommunications) et RAP-60-026 (Mise en place d'installations de formation et financement de stages à l'étranger sur les nouvelles technologies et la gestion). Des crédits

sont recherchés pour deux projets: RAP-60-018 (Réparation des dégâts causés par les pluies entre Mlimba et Makuboko) et RAP-60-023 (Construction de terminaux à la nouvelle gare de Kapiri Mposhi pour le stockage et la manutention de marchandises. Le projet de la TAZARA RAP-60-019 (Drainage de 58 km de voie entre Gwata et Fuga) a été supprimé.

Des progrès ont été signalés dans l'exécution de trois projets portuaires de l'Afrique du Nord: HAP-60-001 (Etudes sur la planification et le développement des ports d'Afrique du Nord), HAP-60-002 (Création d'un centre sous-régional de formation de personnels portuaires) et HAP-60-003 (Etude sur l'harmonisation des tarifs des ports d'Afrique du Nord), tous financés par la CEE.

S'agissant des télécommunications, des progrès ont été signalés dans l'exécution des projets TEP-60-020 (Burundi/Rwanda/Tanzanie: Liaison PANAFTTEL) et TEP-60-028 (Rwanda/Ouganda: Mise en place de la liaison Kigali-Kampala), tous financés par la BAD.

## 2. Routes transafricaines

On trouvera ci-après les progrès enregistrés en 1987 dans le domaine des routes.

### Le plan directeur des routes africaines

Le cadre de référence a été terminé et soumis au Gouvernement italien pour examen puis financement. En septembre 1987, un accord a été signé entre la CEA et l'Italie pour l'étude du Plan, qui sera partie intégrante du futur schéma directeur des transports pour l'Afrique. La réalisation de cette étude, qui doit commencer au début de l'année 1988, permettra aux Etats membres de disposer, dès fin 1989, d'un plan coordonné et intégré des réseaux routiers du continent.

### Le bureau des routes transafricaines

Dans sa résolution 604 (XXII), la Conférence des ministres de la CEA a notamment pris note de la recommandation de la première réunion conjointe des autorités des routes transafricaines, à savoir la relance du bureau des routes transafricaines (au sein de la CEA) en raison du fardeau financier que représente pour les pays africains l'existence de plusieurs bureaux. Le fardeau est particulièrement lourd pour les pays membres de plusieurs bureaux et appelés de ce fait à verser plusieurs contributions.

Convaincus qu'un bureau unique représente un outil efficace et économique pour les pays africains dans leur souci de consolider les efforts déjà faits en vue du développement rapide des routes transafricaines, les ministres ont demandé au Secrétaire exécutif de la CEA de réactiver le bureau des routes transafricaines au sein de la CEA et de lui fournir les ressources nécessaires à son fonctionnement. La CEA a donc élaboré un descriptif de projet qu'elle a soumis au PNUD pour financement.

### Route transafricaine Lagos-Mombasa

Le Conseil d'administration de l'Autorité de la route transafricaine Lagos-Mombasa (ARTA) s'est réuni à Kinshasa du 6 au 10 janvier 1987 et a identifié un certain nombre de projets routiers inter-Etats sur l'axe Lagos-Mombasa et ses voies de desserte, sur la base d'un inventaire routier réalisé en 1986 sur financement de la Belgique.

Au moment de la rédaction du présent rapport, aucun progrès n'avait été signalé concernant la Route trans-Afrique de l'est, la Route trans-Afrique du Centre et la Route trans-saharienne. Il a été demandé à la CEDEAO et à l'ARTA de faire rapport sur les progrès enregistrés concernant le Réseau routier trans-Afrique de l'Ouest et la Route transafricaine Lagos-Mombasa.

3. Développement optimal des services aériens

Le Comité technique régional du transport aérien en Afrique a tenu sa troisième réunion à Addis-Abeba du 2 au 5 mars 1987. Il a eu à se pencher entre autres sur le problème de libéralisation des libertés de l'air.

En vue de faciliter l'octroi des droits de trafic nécessaires au développement optimal des services aériens le comité a étudié deux textes types à savoir: l'accord multilatéral et le mémorandum d'entente pour l'exploitation des services aériens africains.

Ces deux textes après avoir été amendés par le Comité, ont été soumis à la Session plénière de la CAFAC, tenue à Brazzaville en mai/juin 1987.

L'adoption de ces textes ou leurs applications lors des négociations permettra de favoriser l'échange des droits nécessaires et de faire des exploitations en coopération tout en sauvegardant les intérêts des compagnies aériennes intéressées.

Concernant la Conférence africaine des tarifs aériens, la CEA a entrepris plusieurs actions de sensibilisation auprès des Etats africains en vue d'obtenir les ratifications nécessaires à l'entrée en vigueur de la convention portant création de ladite Conférence.

Dans le cadre d'un projet commun CEA/Banque mondiale sur le développement des transports au Sud du Sahara, la CEA a inscrit au programme une série d'activités destinées à développer les services aériens africains.

4. Perfectionnement de la main-d'oeuvre des transports

Au cours de la période considérée, la CEA a mené à bien une étude des besoins en main-d'oeuvre et formation dans le secteur des transports. Cette étude a été réalisée en deux phases: la première porte sur les besoins en main-d'oeuvre et formation dans le domaine du transport général et

multimodal; la seconde couvre l'ensemble des modes de transport (routes, chemins de fer, transport aérien, transport par voies d'eau intérieures et transport maritime). Les deux rapports de l'étude ont été distribués aux Etats membres.

Une assistance a été apportée à l'ESAMI pour l'organisation d'un cours portant sur l'amélioration de la gestion ferroviaire à l'intention des Etats membres de la SADCC et pour l'évaluation d'un cours sur l'exploitation, l'entretien et la gestion de véhicules de transport routier.

#### B. Communications

##### 1. Le réseau PANAFTTEL

Les informations sur les progrès enregistrés en 1987 sont attendues du Bureau de coordination du réseau PANAFTTEL.

##### 2. Système régional africain de communications par satellite

L'étude de faisabilité du Système est en cours de réalisation, sous la supervision du Comité de coordination interinstitutions (CCII), conformément au mandat confié à celui-ci par la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, à sa 5<sup>e</sup> réunion tenue à Harare en mars 1986.

Conformément à la résolution ECA/UNTACDA/Res.86/85 et à une décision du CCII, un bureau du projet a été ouvert en mars 1987 au siège de l'UIT. Des Comités de coordination nationaux multi-disciplinaires ont été créés dans 48 pays africains (les PTT servant de centres de liaison), pour diriger et coordonner les activités des membres du Comité.

Afin d'assurer une certaine uniformité des études nationales, le bureau du projet a élaboré des "Principes directeurs pour la conduite des études de faisabilité nationales", qui seront utilisés par les différents comités de coordination nationaux. Il a également organisé cinq réunions d'information afin d'expliquer plus en détail aux coordonnateurs nationaux ces principes directeurs.

S'agissant du financement, une partie des six millions de dollars que coûtera le projet a été mobilisée. Tous les efforts sont faits pour trouver le complément.

### 3. Formation de la main-d'oeuvre du secteur des communications

En application de la résolution 38/150 de l'Assemblée générale de décembre 1983, la CEA a réalisé une étude des besoins en main-d'oeuvre et formation des secteurs des communications et des transports.

C'est ainsi que dans le sous-secteur des télécommunications, la CEA et l'UIT ont conjointement effectué une étude des besoins en main-d'oeuvre et formation des pays de la CEDEAO. Le rapport de synthèse a été préparé en mai 1987 puis distribué aux Etats membres. Une étude similaire a été réalisée dans le domaine des postes, également pour les pays de la CEDEAO.

Dans le cadre des accords bilatéraux de coopération technique passés avec la République fédérale d'Allemagne, le secrétariat a organisé en collaboration avec l'UIT, un deuxième séminaire sur la planification de réseaux de télécommunications, cette fois pour les pays africains anglophones. Ce séminaire avait pour principal objectif de permettre aux planificateurs des administrations nationales des télécommunications et à leurs homologues provenant des pays industrialisés d'échanger des données d'expérience sur la planification, le développement et l'extension des télécommunications en zone rurale. Le séminaire était également destiné à permettre aux planificateurs de trouver la meilleure façon de mettre les réseaux de télécommunications actuels et futurs au service du développement. Il a vu la participation de 32 représentants de 23 pays africains, ainsi que de représentants d'organisations internationales et de fabricants de matériel.

## CHAPITRE IV

CONTRIBUTION DES INSTITUTIONS SPECIALISEES ET AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES ET  
DES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES AFRICAINES

Les organisations et les institutions spécialisées des Nations Unies ci-après ont fourni des informations sur l'exécution du programme de la Décennie au cours de l'année 1987. D'autres informations sont attendues et elles figureront toutes dans le rapport.

Transport

1. Organisation internationale du Travail (OIT)
2. Organisation maritime internationale (OMI)
3. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
4. Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)
5. Banque ouest-africaine de développement (BOAD)
6. Commission économique pour l'Afrique (CEA)

Communications

1. Union africaine des postes et télécommunications (UAPT)
2. Banque ouest-africaine de développement (BOAD)
3. Union postale universelle (UPU)
4. Union panafricaine des postes (UPAP)
5. Commission économique pour l'Afrique (CEA)

## CHAPITRE V

### COOPERATION ET SOUTIEN DE LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE

Conformément à l'engagement pris lors de l'Assemblée des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA et de la Session spéciale de l'Assemblée générale de l'ONU tenue en 1986, les pays africains ont mis au point des programmes de réforme et de redressement destinés à diversifier leur économie et à stimuler la croissance. Mais ces importantes réformes structurelles n'ont pas bénéficié d'un appui suffisant de la part des bailleurs de fonds. En fait, les flux réels de ressources nettes vers le continent ont continué de décroître.

L'Afrique se relève peu à peu d'une des famines les plus graves de son histoire récente. Plusieurs parties du continent ont enregistré une bonne pluviométrie et les revenus par habitant devraient croître cette année pour la première fois depuis 1980. Toutefois, il n'y a pas là de quoi se réjouir. En effet, les pays africains à faible revenu sont plus pauvres en 1987 qu'ils ne l'étaient en 1960. Malgré quelques signes de reprise ça et là, le problème de la dette s'aggrave et, pour la majorité des pays, la dette dépasse 50 p.100 du PIB. Les efforts déployés par l'Afrique pour se sortir de la crise sont voués à l'échec si des crédits supplémentaires ne lui sont pas accordés par la Communauté internationale.

Le redressement économique, les réformes structurelles et la restauration des capacités d'importation du continent (grâce à un allègement de la dette couplé à des crédits supplémentaires) sont intimement liés. La reprise économique est essentielle si l'on veut arrêter la paupérisation croissante de l'Afrique.

Les taux d'investissement ne cessent de baisser depuis 1980 et sont aujourd'hui parmi les plus faibles du monde en développement. Les transports et les communications n'ont donc pas été épargnés par la crise. La Décennie, qui a été proclamée par la Communauté internationale, n'a même pas reçu de la part des bailleurs de fonds la moitié des crédits nécessaires à l'exécution de son programme.

A un an de la fin de la Décennie, tout porte à croire que les taux d'exécution des projets seront loin d'atteindre les objectifs fixés. Sans l'aide immédiate de la Communauté internationale, les transports et les communications continueront de souffrir de sérieuses déficiences.

Le programme de la seconde phase de la Décennie comprend 1 050 projets d'un coût estimatif total de 19 milliards 725 millions de dollars. Le financement obtenu à ce jour s'élève à 4 milliards 838 millions, soit 25 p.100 du coût total. Sur cette somme, 2 milliards 956 millions, soit 61 p.100, ont été obtenus auprès de sources extérieures et 1 milliard 882 millions, soit 39 p.100, ont été dégagés par les Etats africains. On voit donc que la Communauté internationale n'a fourni que 15 p. 100 du coût total du programme tandis que les pays africains ont dégagé 10 p.100, et ce, malgré de graves problèmes économiques et le faible niveau de ressources accordées au continent. On trouvera à l'annexe II une liste détaillée des projets pour lesquels un financement a été obtenu ainsi que les sources de financement.

Le tableau ci-après récapitule, secteur par secteur, les projets pour lesquels un financement a été obtenu et indique la répartition de ces crédits entre les sources extérieures et les sources locales.

Tableau 2: Etat récapitulatif des projets pour lesquels un financement a été obtenu

	Nombre total de projets inscrits au programme	Coût (en millions de dollars)	Nombre de projets	Financement obtenu en 1984-1987			En pourcentage du coût total
				Financement extérieur	Financement local	Total (en millions de dollars)	
Transport	237	5 308	113	796	453	1 249	24
Voies de fer	84	6 818	49	1 241	702	1 943	28
Transport maritime	38	486	4	11	-	11	2
Transport aérien	70	1 885	28	393	403	796	42
Transport par voies intérieures	94	1 056	42	74	122	196	19
Transport multimodal	45	350	7	7	21	28	8
	11	30	5	10	1	11	37
Total (Transports)	579	15 933	248	2 532	1 702	4 234	27
Communications	216	2 765	66	369	86	455	16
Radiodiffusion	120	594	40	46	70	116	20
Services postaux	135	433	28	9	24	33	8
Total (Communications)	471	3 792	134	424	180	604	16
Total général	1 050	19 725	382	2 956	1 882	4 838	25

Dans le cadre de ses efforts en vue de mobiliser les ressources nécessaires à l'exécution des projets de la Décennie, la CEA avait prévu d'organiser au cours de la période considérée, deux réunions de cofinancement pour les projets des couloirs de transport de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique de l'Ouest. Toutefois, ces deux réunions ont dû être reportées pour des raisons de force majeure.

Au cours de la période considérée, différents bailleurs de fonds ont apporté une assistance financière pour le développement des transports et des communications en Afrique. N'ayant pu obtenir des informations sur les contributions de tous, on se contentera ici d'en mentionner quelques-unes.

La Banque mondiale (BIRD et IDA) a accordé des crédits pour un montant de 499,5 millions de dollars, dont 346,7 millions pour les transports et 152,8 millions pour les communications. Ce montant représente une augmentation de 237,7 millions de dollars, soit 90 p.100, par rapport à 1986, mais une diminution de 3,8 p.100 par rapport à 1985.

Ont participé à des opérations de financement aux côtés de la Banque mondiale, les pays et organismes suivants: la BAD (35 millions de dollars), la CCCE (22,9 millions), le FED (23 millions), le FAD (15,8 millions), le KFW (15,3 millions), l'ODA (13,4 millions), le SIDA (11 millions), l'Italie (10 millions), la BOAD (6,2 millions), l'AGCD (9,4 millions), le FAC (5 millions), la BID (4,6 millions), les Pays-Bas (3,9 millions), la Banque commerciale des Pays-Bas (3,9 millions), l'US-AID (1,5 million), la Fondation Live Aid/Band Aid (1,3 million) et GTZ (1 million).

La BAD (y compris le FAD) a accordé des crédits d'un montant de 180,44 millions de dollars pour les projets de transport et de communications, dont 131,03 millions pour les transports (101,84 millions pour les routes, 17,16 millions pour le transport aérien, 11,27 millions pour divers modes, et 760 000 pour les ports) et 49,41 millions pour les télécommunications. Les crédits de 1985-86 ont représenté une baisse de 47,7 p.100 par rapport à l'exercice 1984-1985.

Pour les projets financés par la BAD, des crédits complémentaires ont été fournis par le Fonds d'affectation spéciale du Nigéria (9,93 millions de dollars), SAFC (11,94 millions), l'IDA (5,18 millions), l'ODA (4,73 millions), le BNUS (5,67 millions) et la Norvège (2,82 millions).

Outre le financement du Groupe de coordination de la Décennie, le PNUD a continué d'apporter un appui financier au développement des transports et des communications en Afrique, dans le cadre de son quatrième cycle de programmation (1987-1991).

## CHAPITRE VI

## EVENEMENTS SPECIFIQUES ET SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'ANNEE

Plusieurs événements spécifiques sont intervenus au cours de l'année 1987 qui ont affecté la mise en oeuvre du programme de la Décennie. La sécheresse et la crise économique qui monopolisaient l'attention des pays africains et de la communauté internationale ont continué d'être la préoccupation majeure en 1987.

L'étude de faisabilité du Système régional de communications par satellite a démarré en 1987 sous la direction d'un Comité de coordination interinstitutions (CCII) spécial, qui a servi à uniformiser les études nationales et à déterminer le système de télécommunications qui répond le mieux aux besoins de l'Afrique au cours des deux prochaines décennies. Conformément à la résolution ECA/UNTACDA/Res./86/85 et à la décision du CCII, un bureau du projet a été ouvert en mars 1987 au siège de l'UIT. En outre, des comités de coordination nationaux multidisciplinaires ont été mis en place dans 48 pays (les PTT servant de centre de liaison) pour conduire et coordonner les activités des membres du comité. Afin d'assurer l'uniformité des études nationales, le bureau du projet a élaboré, à l'intention des comités nationaux, des directives pour la réalisation des études de faisabilité dans les différents pays. Ces directives ont été approuvées par le CCII à sa 14<sup>e</sup> réunion tenue en juillet 1987 à Addis-Abeba. L'étude devrait être terminée en 1988.

Conformément à la résolution ECA/UNTACDA/Res.86/84 par laquelle la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a souligné le rôle important des télécommunications pour le développement socio-économique et culturel de tous les pays, la Conférence africaine sur le développement des télécommunications s'est tenue à Tunis en janvier 1987. Cette conférence avait pour objectif de poursuivre les travaux de la Conférence mondiale sur les télécommunications et de formuler des

recommandations adaptées au contexte africain. A cet égard, la Conférence a formulé des recommandations pour les cinq prochaines années et au-delà. C'est ainsi que sont recommandées des actions concertées de la part des banques, qui devront accorder des prêts à des conditions favorables, des organisations internationales, notamment la CEA et l'UIT, qui devront apporter l'assistance technique requise, des organisations intergouvernementales africaines, qui devront apporter leur appui politique, et, enfin, de l'ensemble des administrations africaines des télécommunications, qui devront appliquer ces recommandations.